

ІМЕНА УКРАЇНИ В КОСМОСІ

Вивчаючи такий далекий і одночасно близький Всесвіт і надаючи назви його об'єктам, астрономи увічнили назви країн та міст, природних утворень та історичних подій, а також імена багатьох видатних людей. Подібно до того, як у давні часи люди окреслювали в безлічі зір на небі окремі сузір'я, у зібранні "Імена України в Космосі" можна відібрати з міжнародного астрономічного реєстру окремі імена і події та створити символічні сузір'я імен у Космосі, причетних до України.

У цьому реєстрі космічних назв українські географічні назви та імена видатних учених України — астрономів, фізиків та математиків — вперше з'явилися в ході виконання програми спостережень комет і малих планет, які розпочалися у Симеїзькій обсерваторії ще у 1912 р., а потім були продовжені в Кримській астрофізичній обсерваторії АН СРСР (нині — МОН України). Принципово новий етап у розвитку космічної топоніміки пов'язаний з початком космічної ери, коли були одержані перші фотографії зворотного боку Місяця, досліджені поверхні Венери, Марса та інших тіл Сонячної системи. Так у Космосі з'явилися імена видатних вчених і конструкторів космічної техніки, діячів культури та етнографічні імена.

У зібранні "Імена України в Космосі" понад 400 найменувань. Вони відтворюють історію нашої країни, увічнюють пам'ять видатних діячів науки і культури. Серед них є і українці, і представники інших народів. Але, незалежно від національності, вони називали (чи називають) Україну своєю Батьківщиною. Працюючи на теренах України чи поза її межами, користуючись українською мовою чи мовами інших народів світу, вони збагачували українську культуру та розповідали світу про Україну. Є й ті, котрі внесли вагомий внесок у розвиток світової культури, працюючи поза межами України, але їхній родовід пов'язаний з Україною.

Всі ми — діти Всесвіту, які приходять та відходять. Залишаючи нашим нащадкам українські імена в Космосі — своєрідній книзі вічності, — ми прагнемо зробити свій внесок у збереження історичної пам'яті нашого народу, місія якого в історії земної цивілізації ще далеко не завершена.

Пропонуємо Вашій увазі дві статті, присвячені видатному авіаконструктору О.К. Антонову та улюбленій співачки тодішнього СРСР К.І. Шульженко, іменами яких названо об'єкти у Космосі і 100-річчя з дня народження яких нещодавно відзначені в Україні.

ОЛЕГ АНТОНОВ

1906 – 1984

Мала планета Антонов №14317 (відкривач — М.С. Черних)

Віктор Анісенко

**провідний конструктор АНТК ім. О.К. Антонова
лауреат Ленінської премії**



Олег Костянтинович Антонов — видатний авіаційний конструктор, один із тих, хто є гордістю українського народу. Він мав особливе, образне світовідчужання, властиве талановитим людям; у ньому поєднувалися могутній розум і шляхетна душа.

Народився 7 лютого 1906 року в Московській губернії, у дворянській сім'ї Антонових — Ганни Юхимівни і Костянтина Костянтиновича. Року 1912-го Антонови переїхали в Саратов, де у будинку бабусі, матері батька, улітку часто збиралася велика родина Антонових. Саме там, як пізніше згадував Олег Костянтинович, він почув "до дрібних подробиць розповідь двоюрідного брата про фантастичний переліт Луї Блеріо через Ла-Манш. На мене вся ця історія справила колосальне враження, і саме тоді я вирішив, що буду літати, як Блеріо... Батьки, звичайно, не виявили великої

зацікавленості до мого захоплення. І тільки бабуся все зрозуміла й подарувала мені модель аероплана з гумовим мотором. Далі я вже став конструювати моделі сам".

У 1925 р. Антонов розпочав навчання у Ленінградському політехнічному інституті на корабельному факультеті (відділення гідролітації). Ініціативний, енергійний, досвідчений у планерній справі, він був обраний секретарем технічного комітету Товариства друзів повітряного флоту, став інструктором авіамодельного гуртка, а на аеродромі планерної станції постійно здійснював польоти. У Ленінграді він познайомився із В.П. Чкаловим, який тоді випробував нові планери і навчав курсантів літати на них. Після закінчення інституту Олега Антонова направили в Москву для організації Центрального конструкторського бюро з планерів. Доки у Тушино будувалася планерний завод, КБ розмістили у великих підвалах багатоповерхового будинку на Садовому кільці

разом із Групою з дослідження реактивного руху, очолюваною Сергієм Корольовим. "Вершниками вітру" називав Антонов Валерія Чкалова і Сергія Корольова.

У 1932 р. О. Антонова призначили Головним конструктором планерного заводу, який випускав до двох тисяч планерів у рік. Планери розходилися по всій країні. Масовість планеризму спричинилася до штурму світових рекордів, і багато з видатних результатів були досягнуті на планерах О. Антонова. Після занепаду планерного спорту у 1938 р. закрили планерний завод, а О. Антонова запросив у своє конструкторське бюро А.С. Яковлев, запропонувавши йому посаду провідного конструктора з учбово-тренувальних літаків. О. Антонов не втрачав мрії і про власний літак для мирного неба: "Зайнятися ним упритул не вдавалося: тоді всі працювали, не рахуючись з часом. Але я був не в змозі відмовити собі в задоволенні уривками пізно увечері чи вночі хоча б просто його малювати і малюючи розраховувати". Після 1945 року Антонов виїхав з Москви до Новосибірську керувати філією КБ Яковлева на авіаційному заводі. А.С. Яковлев, звичайно, знав про самостійні розробки О.К. Антонова і дав йому негласну згоду працювати над літаком власної конструкції.

31 травня 1946 р. О.К. Антонова призначили Головним конструктором заводу.



О. К. Антонов у своїй майстерні

1952 року О.К. Антонов з невеликим колективом переїжджає в Київ, де йому практично заново довелося створювати і колектив, і виробничу базу. Наприкінці 1953 р. О.К. Антонову доручають створення транспортного літака із двома турбогвинтовими двигунами. Колектив прийняв велику групу випускників Харківського авіаційного інституту і поповнився авіаційними фахівцями Києва, Москви, Ленінграда й інших міст. Труднощі зі створення й облаштованості колективу не убували, але здавалося, цього ніхто не помічав. Олег Костянтинович не змінив своєї традиції: як і раніше щодня працював з конструкторами біля кульманів.

Року 1962-го О.К. Антонову присвоїли звання Генерального конструктора.

О. Антонов однаково уважно відносився і до великої, і до малої праці, всі творчі задачі для нього були рівнозначно важливі. Так, водночас з літаками були створені й будувалися серійно

суцільнометалеві планери "А-11", "А-13", "А-15" та мотопланер "А-13М". Останній із планерів конструкції О. Антонова — "А-15" у 1965 р. демонструвався на виставці в Бурже. За створення планерів О.К. Антонов отримав нагороду Міжнародної авіаційної федерації — Диплом Поля Тиссандьє. На святі в день 40-річчя планеризму він сказав: "Морський флот розвивається давно. Були фрегати, крейсери, лінкори, тепер з'явилися атомні судна, а вітрильні яхти залишаються. Так і планери. Їх будуть будувати й літати на них доти, поки будуть висхідні потоки і будуть люди, що прагнуть літати. А вони будуть завжди".

Антонов завжди розумів, що країні потрібний маленький літак, який був би невибагливим до спеціальних аеродромів. Перше пророблення такого літака він виконав у 1950 р., будучи у відраженні в Києві, і дав йому назву "УКВ", що означало "літак короткого злету". Тоді ще не існувало такого терміну, тепер цей застосовується повсюдно. У 1956 р., у самий розпал роботи над створенням "Ан-10" і "Ан-12", було прийнято рішення замовити цей літак. Маленька машина, згодом названа "Бджілкою", завдала чимало турбот усьому колективу, і врешті-решт стала одинадцятимісним пасажирським літаком. У її народженні, як і в модифікаціях "Ан-14М" та "Ан-28", мабуть, по-максимуму проявилися твердість і рішучість О.К. Антонова в досягненні мети.

У 1957—1959 був створений середній пасажирський літак "Ан-24" з двома турбогвинтовими двигунами АІ-24 на зміну старенькому "Ли-2" і літакам "Ил-12", "Ил-14". На базі цього літака було виконано декілька модифікацій, у т.ч. транспортний "Ан-26" і літак "Ан-30", створений для аерофотозйомок. Ці надійні літаки до 1990 р. лідирували в тодішньому СРСР в перевезенні пасажирів і вантажів.

До створення літака "Антей" ("Ан-22"), що знаменувало новий крок у літакобудуванні і надало досвіду для створення широкофюзеляжних літаків нового покоління, КБ Антонова приступило наприкінці 1960 р. Літак перевершував за своїми розмірами все, що робилося до того часу в авіації, і вимагав рішення низки складних конструкторських і технологічних проблем у всіх галузях авіаційної промисловості. 19 червня 1965 р. літак прилетів у Париж для демонстрації на 26-му Міжнародному



О. К. Антонов в Парижі 1967р.

авіаційному салоні й відразу став головною сенсацією. Зокрема, газета "Таймс" писала: "Завдяки цьому літаку Радянський Союз випередив усі інші країни в авіабудуванні на два роки", а про О.К. Антонова іноземні кореспонденти писали: "Конструктор літака підтягнутий, з гарними манерами, має рафінований розум, схильний аналізувати, розмовляє французькою мовою". Із перших польотів літак довів свої необмежені можливості, доставляючи нафтовикам Тюмені в райони Крайньої Півночі газотурбінні станції, роторні екскаватори, вантажні автомобілі й інші великогабаритні вантажі.



**Б.Є. Патон і
О.К. Антонов**

За заслуги в створенні авіаційної техніки і у зв'язку із 60-річчям з дня народження О.К. Антонову було присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці. У 1967 р. Академія наук України обрала його своїм дійсним членом.

На початку 1970-х років О.К. Антонов поставив перед колективом заводу завдання по створенню пасажирських і транспортних літаків з двоконтурними турбореактивними двигунами. У співпраці з Запорізьким конструкторським бюро був розроблений проект середнього пасажирського літака "Ан-60" з двома двигунами Д-36 (великого ступеня двоконтурності). У долі літака зіграла роль "велика політика", а О.К. Антонов не виявив достатньої наполегливості захистити проект літака, тому створення літака більшої розмірності було доручено конструкторському бюро Яковлева.

Доля транспортного літака "Ан-72" з двигунами Д-36, створеного для аеродромів з обмеженою злітною смугою, склалася інакше: він став незамінним у районах, де немає бетонаних аеродромів. Високе розміщення двигунів надійно захищає його від попадання сторонніх предметів із землі. На базі "Ан-72" створені різні модифікації, у т.ч. "Ан-71" і "Ан-74".

Літаки "Ан-72" і "Ан-74" сертифіковані і будуються на Харківському авіаційному заводі.

Створення важкого транспортного літака "Руслан" ("Ан-124") колектив КБ розпочав у 1971 р. О.К. Антонов розумів неймовірну складність цієї задачі і вклав у новий літак власні і найбільш сучасні ідеї, що народилися за останні роки у світовому літакобудуванні. У конструкції літака досягнуто високий рівень аеродинамічної досконалості, а також уперше в світі було застосоване стрілоподібне крило із надкритичним профілем. На літаку досягнута і висока вагова віддача. Забезпечити простоту експлуатації і надійність літака на землі й у повітрі допомогли широко автоматизовані і багаторазово резервовані системи літака. У будівництві літака брали участь Київський, Ташкентський і Ульяновський заводи. Для перевезення крила з Ташкента була створена унікальна транспортна система зовнішньої підвіски на літаку "Ан-22". Літак успішно пройшов

випробування, будувався на Київському і Ульяновському авіаційних заводах. "Руслан" — останній з літаків, створених під керівництвом О.К. Антонова. У 1981 р. під його керівництвом був розроблений також ескізний проект нового середнього транспортного літака із гвинто-вентиляторними двигунами, який згодом отримав назву "Ан-70".

В останніх виступах перед колективом Антонов казав: "Далі йти можна тільки революційним шляхом, освоюючи нові ідеї. А меж нової техніки, як відомо, не існує. Робота в нас з вами і надалі буде складною. Багато завдань, що ми зараз вирішуємо, знаходяться на грані можливого виконання, вимагають величезних зусиль розуму, волі, знання. На сьогодні ми вже створили шість транспортних машин, будуємо сьому — літак "Ан-124", хочемо робити восьму. Думаю, що завдання щодо будівництва нової машини ми отримаємо, і в нас буде ясна перспектива". Постанова уряду на створення літака "Ан-70" вийшло в липні 1984 р.

У 1981 р. Олег Костянтинович був обраний дійсним членом Академії наук СРСР. Наприкінці березня 1984 р. О.К. Антонову полетів у Москву, в Академію наук СРСР, де йому вручили медаль імені А.М.Туполева... Це був його останній політ. 4 квітня 1984 року Олег Костянтинович Антонов пішов у вічність.

Створеному ним колективу — Авіаційному науково-технічному комплексу — надано ім'я О.К. Антонова. У 1999 році Рада директорів міжнародного аерокосмічного музею США у м.Сан-Дієго прийняла рішення увічнити пам'ять О.К. Антонова в Почесному Залі Слави Музею. Він став шостим представником тодішнього Радянського Союзу, увічненим у цьому Музеї після К.Е. Ціолковського, С.П. Корольова, Ю.О. Гагаріна, А.М.Туполева й А.І. Мікояна.



Літак Ан-70

Основою творчої діяльності О.К. Антонова були його багатогранні інженерні знання. Він слідував за всіма науково-технічними досягненнями насамперед, в авіації. Його разюча пам'ять зберігала численні відомості про літаки минулого і сьогодення. Антонов був стриманим, урівноваженим керівником. Під спокійною зовнішністю людини, яка ніколи не підвищувала голос, часом кипіли бурхливі почуття, але він умів гасити їх навіть за умов найгостріших суперечок. Бувало, що загальна думка в колективі не складалася, у цьому випадку він проводив у життя своє рішення, керуючись внутрішнім переконанням і даром передбачення. При цьому він ніколи не

наполягав заради мнимого авторитету на власних рішеннях, якщо раптом виявлялися кращі. Він вмів визнати свою помилку: "Я помилився — це треба пережити", — говорив він іноді з несподіваною для всіх легкістю.

Вище за все в житті О.К. Антонов ставив творчу дружбу з колективом. Він мав абсолютний авторитет у колективі, і його любили. Цікавою є його думка про колектив: **"Колектив не створюється наказами, хоча вони і потрібні. Не створюється тільки збиранням і перестановкою людей. Колектив об'єднує не дім, у якому він працює. Головне, без чого колективу не може бути, — це єдність мети. Створення дружного, працездатного колективу — це праця особлива, праця вищого порядку"**.

На відміну від багатьох керівників, Олег Костянтинович спілкувався не тільки з керівниками підрозділів, а і з рядовими фахівцями. При цьому він ніколи нікого не вичитував, не повчав, але його зауваження, поради, висловлені дуже делікатно, справляли величезне враження. О.К. Антонов у розмові з конструкторами любив повторювати один із своїх принципів: **"Зробити пізніше, але добре — і згодом це "пізніше" забудеться. Зробити в термін, але погано — таке не забувається ніколи!"**.

Антонов приділяв багато уваги самодіяльним конструкторам-винахідникам, розуміючи цих невгамовних людей, допомагав їм порадою, часом і матеріалами. Він вважав, що "аматорське конструювання — це чудова школа виховання кадрів".



**О. К. Антонов, І. І. Шелест, К. К. Арцеулов
1970-ті рр.**

О.К. Антонов надавав великого значення в роботі конструктора художньої освіти: "Вміння малювати украй важливо для конструктора. Конструктор, розмовляючи з конструктором, не розстається з олівцем. Розмовляючи, пояснюючи, він малює. Кілька штрихів — і ідея конструкції яснішає".

Живопис для О.К. Антонова — це джерело натхнення: "Коли знаходиш хвилину взяти в руки пензель, стати перед клаптем полотна, то просто переносишся в інший світ чистого, нічим не зіпсованого самовираження. Напевне, жодна галузь людської діяльності, як би активно нею не займатися, не може так заповнити внутрішній світ людини". Його син, Андрій Антонов, згадує: "Коли Олег Костянтинович брав у руки чи олівець, чи улюблене чорне перо, то в першу чергу вражала

упевненість його малюнка. Трохи чітких, абсолютно вільно проведених ліній — і на папері виникало зображення літака, забавного звірка або дружній



**О. К. Антонов
"Жасмин и колокольчики"**

шарж. Таким малюнком володіє далеко не кожний професійний художник, але ж батько ніколи не вчився малюванню, просто дуже любив малювати і малював багато із самого раннього дитинства... Полюбивши образотворче мистецтво, став вивчати його в музеях, по репродукціях, спостерігав, як пише етюд його батько... У живописі він більше всього цінував життєвість, правдивість, гостроту й глибину почуття, вкладеного художником у свій витвір".

О.К. Антонов блискуче володів словом. Його швидка і точна мова підкоряла співрозмовників. Почуття краси не змінювало йому — письменнику і публіцисту. У цьому легко переконатися, якщо прочитати його цікаві книги: "На крилах з деревини і полотна", "Десять разів на початку", "Для всіх і для себе" та його численні статті і виступи.

О.К. Антонов блискуче володів словом. Його швидка і точна мова підкоряла співрозмовників. Почуття краси не змінювало йому — письменнику і публіцисту. У цьому легко переконатися, якщо прочитати його цікаві книги: "На крилах з деревини і полотна", "Десять разів на початку", "Для всіх і для себе" та його численні статті і виступи.

Мабуть, жодна подія в житті країни не залишала О.К. Антонова байдужим. Його особливо хвилювали проблеми збереження природи. Зберігати треба не навколишнє середовище, а природу — буквально таким був його принцип. Він приймав найактивнішу участь у всіх акціях захисту природи. Він використовував усе можливе — виступи в газетах, на радіо і телебаченні, в багатьох випадках використовував свої права депутата Верховної Ради. Олег Костянтинович був завжди прикладом чесності, совісності, шляхетності і скромності. Він допомагав багатьом людям, навіть якщо вони були в опалі. За його ініціативи в 1982 р. відомі льотчики країни М. Громов, Г. Байдуков, М. Галлай і В. Гризодубова звернулися до уряду СРСР із проханням відновити ім'я видатного конструктора Ігоря Івановича Сікорського в історії авіації країни.



Антонов на кортах СК "Наука"

Олег Костянтинович все життя активно займався спортом — ходив на лижах, плавав, літав на планерах. Особливо він любив теніс: "Теніс — це шаховий супербліцтурнір на відкритому повітрі — на дошці з нескінченим числом клітинок, що

вимагає, крім розуму і волі до перемоги, ще й сили, спритності, витривалості і граничної швидкості”

Відпустки О. К. Антонов зазвичай проводив у подорожах по країні, найчастіше на автомашині. Він завжди жив у робочих селищах, у квартирах багатоповерхових будинків. Нарешті, у Києві після декількох років життя в селищі авіаційного заводу, він побудував на його окраїні невеликий двоповерховий котедж із садом. І будинок, і сад — все було створено за задумом Олега Костянтиновича. Все просто, красиво і раціонально, все ніби повторює характер і інтелігентність хазяїна.

По своїй натурі Олег Костянтинович — романтик. Для нього авіація була не тільки покликанням і смыслом життя, але й завжди залишалася прекрасною мрією.

Будучи незвичайно захопленою людиною, він почував себе завжди молодим, сильним, невтомним і щасливим. Але праця його була аж ніяк не легкою. Адже йому багато разів приходилося все починати спочатку. Він був із тих, хто не підвладний

старості, і це можна зрозуміти — такий темперамент, таке творче шаленство не можуть упоритися з шорами віку...

В останні роки життя О. К. Антонов розумів, що настає час, коли йому потрібно передавати естафету керівництва конструкторським бюро молодій генерації. І обрав своїм спадкоємцем П.В. Балабуєва.

У своєму заповіті він передав Петру Васильовичу напуття прийняти важку ношу Генерального конструктора, дав поради та визначив найближчі творчі завдання колективу.



О. К. Антонов “Березки”

КЛАВДІЯ ШУЛЬЖЕНКО

1906 — 1984

Патера Шульженко на Венері

Мала планета Шульженко № 4787 (відкривач — Л. Журавльова)

Володимир Лавренко

д.х.н., професор, завідувач відділу

Інституту проблем матеріалознавства ім. І.М. Францевича НАН України

*Когда вы спросите меня,
Как я живу на склоне лет?
Отвечу: я полна огня
И юных сил, которых нет...*

Із репертуару Клавдії Шульженко



Народна артистка Радянського Союзу *Клавдія Іванівна Шульженко* — легенда естрадної пісні. До цього часу так і не з'явилося в сучасній естраді жодної співачки, яка б досягла такого ж високого рівня виконання ліричних пісень і музично-драматичної майстерності, такого щирого проникнення у серця слухачів.

Народилася Клавдія Шульженко 24 березня 1906 р. у Харкові в сім'ї Івана Івановича Шульженко — бухгалтера Управління Південної залізниці та домогосподарки Віри Олександрівни. З дитячих років Клавдія мріяла співати й стати актрисою.

На початку березня 1923 р., 17 річною дівчиною вона прийшла на прослуховування до М.М. Синельникова — головного режисера Харківського драматичного театру. На його запитання, що вона вміє робити, Клавдія відповіла: "Співати, декламувати, танцювати!". Режисер попросив її виконати пісню і запросив концертмейстера (тоді в театрі керівником музичної частини працював ще мало відомий на той час композитор Ісаак Дунаєвський). Клавдія виконала свою улюблену пісню "Розпрягайте, хлопці, коней" настільки професійно, що режисер запросив її вже наступного дня прийти на репетиції оперети "Перикола".

Пізніше співачка згадувала: "Дунаєвський блискуче акомпанував, я й досі думаю, що мене взяли на сцену через його гру".